Deutscher Bundestag **Drucksache 17/5152**

17. Wahlperiode 21. 03. 2011

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Winfried Hermann, Sylvia Kotting-Uhl und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Zweite Rheinbrücke Karlsruhe–Wörth (Bundesstraße 10)

Der Bau einer zusätzlichen Rheinbrücke auf dem Gebiet der Stadt Karlsruhe ist ein Projekt des Vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans für Bundesfernstraßen mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag. Es fand keine Aufnahme in den letzten Investitionsrahmenplan 2010.

Begründet wird das Vorhaben einerseits mit einer notwendigen Kapazitätssteigerung, die den angeblich wachsenden Pendlerströmen und zunehmenden Wirtschaftsverkehren der Region Rechnung tragen soll. Zum anderen soll sie als Ausweichstrecke für den Fall einer Komplettsanierung der bestehenden Rheinbrücke Karlsruhe–Wörth dienen. Hinsichtlich des erwarteten Verkehrsaufkommens gibt es allerdings unterschiedliche Prognosen, die signifikant voneinander abweichen. So geht der raumordnerische Entscheid aus dem Jahr 2006 von einer Steigerung der Verkehrsbelastung bis 2025 um 25 Prozent auf 100 000 Fahrzeuge pro Tag (werktags) aus. Eine neuere Verkehrsprognose der PTV AG im Auftrag der Stadt Karlsruhe aus dem Jahr 2008 rechnet hingegen mit einem gleichbleibenden Verkehrsaufkommen. Hinsichtlich des Sanierungsbedarfs liegen keine konkretisierten Planungen vor.

Das Planfeststellungsverfahren soll laut einem Pressebericht der „BADISCHEN NEUESTEN NACHRICHTEN“ vom 2. März 2011 noch im März eröffnet werden. Doch obwohl das Planfeststellungsverfahren seit langem angekündigt wird, liegen der Öffentlichkeit bis zum heutigen Zeitpunkt keine aktuellen Informationen zum geplanten Trassenverlauf (inklusive der Anbindung an das Straßennetz auf Karlsruher Seite) und zum Zeitplan vor. Das Vorhaben ist seit Jahren insbesondere auf der badischen Seite sehr umstritten und wird vom Karlsruher Gemeinderat mehrheitlich abgelehnt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie ist der aktuelle Sachstand für den geplanten Bau der zweiten Rheinbrücke zwischen Karlsruhe und Wörth?
2. Ist der Bundesregierung bekannt, dass der Gemeinderat der Stadt Karlsruhe mehrheitlich eine zweite Rheinbrücke ablehnt und dies im Raumordnungsverfahren nicht berücksichtigt wurde?

   Wie bewertet die Bundesregierung dieses Vorgehen, und war dies der Bundesregierung bereits bekannt, als sie der vorgelegten Planungskonzeption für die zweite Rheinbrücke zugestimmt hat?

3. Ist es in der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland bereits vorgekommen, dass Bund und Land gegen den Willen einer Stadt in der Größe Karlsruhe eine Bundesstraße durch deren Gebiet gebaut haben?

   Wenn ja, wann und wo?

4. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass die Stadt Karlsruhe Eigentümerin von Grundstücken ist, die für den Bau einer weiteren Rheinbrücke zu enteignen wären, da mit einer Zustimmung des Gemeinderates zu einem Verkauf nicht zu rechnen ist?

5. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung vor, ob die zuständige Landesbehörde die von der Stadt Karlsruhe in Auftrag gegebene Verkehrsprognose (PTV AG, 2008) bei der Planung der zweiten Rheinbrücke berücksichtigt?

   Falls nicht, wie wird dies begründet?

6. Wie bewertet die Bundesregierung, dass auf der bestehenden Rheinbrücke Karlsruhe–Wörth gemäß Verkehrszählungen des Landesbetriebs Mobilität Rheinland-Pfalz die Verkehrsmengen tendenziell stagnieren bzw. absinken?

   Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung darüber vor, ob diese von der zuständigen Landesbehörde bei der Planung für den rheinquerenden Verkehr im Raum Karlsruhe–Wörth berücksichtigt werden?

7. Wie bewertet der Bund die Fernverkehrsrelevanz der geplanten Rheinbrücke und einer eventuellen Anbindung an die Bundesstraße 36?

   Ist bereits eine Überprüfung der zweiten Rheinbrücke im Rahmen der laufenden Bedarfsplanüberprüfung erfolgt, und falls ja, mit welchem Ergebnis?

8. Über welche Brücke soll die Bundesstraße 10 nach dem Bau der zweiten Rheinbrücke geführt werden, und welche Klassifizierung würden dann die bereits bestehende sowie die zweite Rheinbrücke zwischen Karlsruhe–Wörth jeweils haben?

9. Ist der Bund bereit, die Möglichkeit der Errichtung einer Ersatzbrücke für die bestehende Rheinbrücke oder einer temporär genutzten Behelfsbrücke für Sanierungsfälle als Alternative zum Bau einer zusätzlichen, auf Dauer angelegten Straßenbrücke zu prüfen?

   Falls nein, mit welcher Begründung?

10. Aus welchen Gründen sollen zwei separate Planfeststellungsverfahren – eines in Baden-Württemberg und eines in Rheinland-Pfalz – durchgeführt werden?

    Liegen Erfahrungswerte für ähnlich geteilte Planfeststellungsverfahren länderübergreifender Straßenbauprojekte des Bundes vor?

    Wenn ja, welche?

Berlin, den 18. März 2011

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333